



LA PRODUZIONE LA PRODUCTION THE PRODUCTION DIE PRODUKTION



Ferrari	4
----------------	----------

208 TURBO	8
----------------------	----------

308 quattrovalvole	10
------------------------------	-----------


MONDIAL quattrovalvole	12
----------------------------------	-----------

400 i <i>automatic</i>	14
----------------------------------	-----------

BB 512 i	16
-----------------	-----------

	18
---	-----------

	20
---	-----------

	22
---	-----------



La Ferrari oggi

24 volte campione del mondo, un record praticamente ineguagliabile, e vittoriosa in oltre 5000 competizioni, la Ferrari non è solo l'azienda che si cimenta nelle corse ma anche una realtà industriale nel panorama automobilistico italiano.

1600 dipendenti, una produzione di circa 2500 unità anno (per l'80 per cento esportate), un fatturato di oltre 120 miliardi di lire.

Associatasi alla Fiat nel 1969, la Ferrari dispone di due officine: a Maranello per le produzioni meccaniche, i montaggi e la verniciatura, e a Modena per le carrozzerie. Complessivamente gli impianti occupano 148 mila mq. (di cui 68 mila coperti).

A fianco delle officine che producono le GT, c'è il nuovo reparto corse, dove vengono costruite le vetture di Formula 1.

Nel 1982 la Ferrari ha rinnovato quasi interamente la sua gamma di vetture, dando prova di una vitalità tecnica e industriale di rilievo, specialmente se riferita al livello particolarmente elevato dei suoi prodotti, alle sue dimensioni aziendali e al tipo delle lavorazioni eseguite con cura artigianale anche se ad alto contenuto tecnologico. È un rinnovamento che porta alla Casa di Maranello tre risultati di alto significato tecnico:

- il motore turbo con più elevata potenza specifica, senza scambiatori di calore (1991 cm³, 220 CV, 110 CV/litro)
- il motore aspirato con più elevata potenza specifica (2927 cm³, 240 CV, 82 CV/litro) secondo le norme internazionali di emissione
- il primo motore otto cilindri prodotto in piccola serie, con teste a 4 valvole per cilindro.

Sono risultati che confermano Ferrari e la scuola motoristica italiana come primatori nella tecnica automobilistica internazionale, sulla base di una ricerca che nasce, si perfeziona, si sviluppa nelle corse di Formula 1 e passa poi alla produzione di serie per mantenere inalterato il prestigio delle Gran Turismo.



Il motore Ferrari "quattrovalvole": dalle competizioni di Formula 1 alle Gran Turismo.

Portare un motore a quattro valvole dal mondo delle competizioni alle gran turismo di serie: questa la sfida che la Ferrari si era posta, chiedendo ai propri tecnici di risolvere tutti i problemi di affidabilità, di durata, di funzionalità, collegati a questo tema.

Ne è nato un "gioiello" tecnico, all'altezza della tradizione motoristica di avanguardia che ha sempre contraddistinto le vetture Ferrari. Il motore con le nuove teste viene montato sui modelli 308 e Mondial.

L'alternativa, tecnicamente ed industrialmente più semplice, era quella di aumentare la potenza ricorrendo al turbocompressore. Ferrari ha scelto la strada più difficile impegnando risorse e capacità per disegnare e produrre una nuova testa cilindri, al fine di ottenere il risultato tecnicamente più valido: aumentare potenza e coppia, mantenendo nel contempo il massimo grado di affidabilità.

L'incremento di potenza del motore è stato pertanto raggiunto con la realizzazione di una testa a quattro valvole per cilindro: una soluzione impegnativa sul piano produttivo, per la quale si è potuto tuttavia usufruire dell'esperienza maturata in decenni di corse in Formula 1.

L'esperienza ha consentito di realizzare una testa che rappresenta un "pezzo" Ferrari per quanto riguarda il disegno, la disposizione delle 32 valvole (con angolo ridotto da 46° a 33,5°), la forma delle camere di combustione, il rendimento volumetrico, l'avanzato processo di fusione e lavorazione meccanica, l'ottimizzazione della circolazione dell'acqua e quindi del raffreddamento.

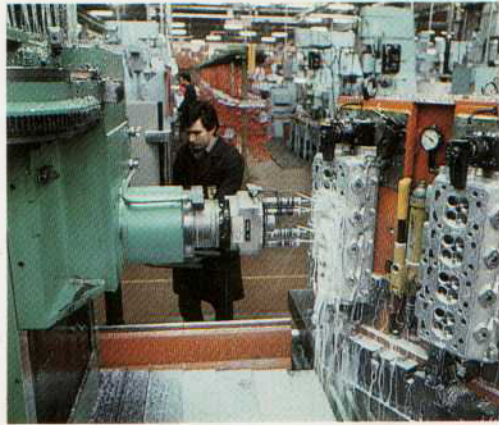
L'incremento di potenza, portata a 240 CV, non è stato ottenuto aumentando il regime massimo di rotazione, che rimane invariato rispetto alla versione 2 valvole, ma migliorando il rendimento volumetrico e incrementando il rapporto di compressione da 8,8 a 9,2:1.

Si è avuto anche un sensibile beneficio per la coppia massima, che passa da 24,8 a 26,5 kgm, il che significa garantire accelerazioni e riprese eccezionalmente vivaci con rendimenti migliori e una notevole diminuzione del consumo carburante.

Il materiale adottato per la nuova testa cilindri è una lega di alluminio/silicio con ottime doti di resistenza alle sollecitazioni meccaniche e termiche; le sedi valvole sono in ghisa speciale; le guide valvole sono in rame al tellurio, e le valvole di scarico in lega "nimonic" già ampiamente sperimentata in Formula 1 e per la prima volta impiegata da Ferrari su motori di serie.

Infine sono stati adottati pistoni di nuovo tipo e canne in alluminio trattate con il procedimento elettrolitico "nikasil".

Queste soluzioni tecniche d'avanguardia hanno migliorato le prestazioni del propulsore, mantenendolo conforme alle regolamentazioni attuali in materia di inquinazione e rumorosità.



La Ferrari aujourd'hui

24 fois Championne du Monde, un record pratiquement inégalable, et victorieuse dans 5.000 compétitions, la Ferrari n'est pas seulement la firme qui marque de son empreinte les courses mais aussi une réalité industrielle dans le panorama automobile italien.

Les 1.600 employés produisent environ 2.500 voitures annuellement (dont 80% sont exportées) pour un chiffre d'affaires de plus de 120 milliards de lires.

Associée à la Fiat depuis 1969, la Ferrari dispose de deux usines: l'une à Maranello pour la production mécanique, le montage et la peinture, et l'autre à Modène pour la carrosserie.

L'ensemble de ces deux usines occupe 148.000 mètres carrés dont 68.000 couverts.

A côté de l'usine qui produit les Ferrari de Grand Tourisme, se trouve le nouveau département course où sont construites les voitures de Formule 1.

Au cours de l'année 1982, la Ferrari a renouvelé pratiquement entièrement la gamme de ses voitures, démontrant ainsi une vitalité technique et industrielle de tout premier plan, spécialement si l'on se réfère au niveau particulièrement élevé de ses produits, aux dimensions de l'entreprise et au type de travail exécuté avec un soin artisanal même si le contenu technologique est élevé.

Ce renouvellement permet à la Ferrari de revendiquer trois résultats remarquables sur le plan technique:

- le moteur turbo sans échangeur de chaleur délivrant la puissance spécifique la plus élevée: 110 ch/l (220 ch pour 1991 cm³) pour le 208 Turbo;
- le moteur à alimentation atmosphérique conforme aux normes internationales délivrant la puissance spécifique la plus élevée: 82 ch/l (240 ch pour 2927 cm³) pour le Mondial/308;
- le premier moteur V8 à quatre soupapes par cylindre produit en série.

Ce sont là des résultats qui confirment Ferrari et l'école motoriste italienne comme figures de proue de la technique automobile internationale, sur la base d'une recherche qui naît, se perfectionne et se développe dans les courses de Formule 1 et passe ensuite à la production de série pour maintenir inaltéré le prestige des Grand Tourisme.

Le moteur Ferrari "quattrovalvole": de la compétition de Formule 1 au Grand Tourisme

Porter un moteur à quatre soupapes de la compétition à la production en série: voilà le défi que la Ferrari s'est lancé, demandant à ses techniciens de résoudre tous les problèmes de fiabilité, de longévité, de fonctionnalité liés à ce thème.

Il en est issu un "bijou" technique, à la hauteur de la tradition motoriste d'avant-garde qui a toujours distingué les voitures Ferrari. Le moteur doté de ces nouvelles culasses est monté sur les modèles 308 et Mondial.

L'alternative, techniquement et industriellement plus simple, était d'augmenter la puissance en faisant appel au turbocompresseur. Ferrari a choisi la voie plus difficile de concevoir de nouvelles culasses pour obtenir un résultat techniquement plus important: une augmentation de puissance et du couple tout en maintenant une fiabilité maximale.

L'augmentation de puissance du moteur a été obtenue par la réalisation d'une culasse à quatre soupapes par cylindre.

Une solution de ce type est exigeante sur le plan de la production. L'expérience acquise avec les moteurs de Formule 1 est venue à point pour surmonter les difficultés et permettre de réaliser une culasse qui soit indiscutablement Ferrari par son dessin, la disposition des 32 soupapes (avec angle réduit de 46° à 33,5°), la forme des chambres de combustion, la haute technologie de sa fonderie et son usinage, l'optimisation de la circulation d'eau et partant du refroidissement et, enfin, par la puissance spécifique obtenue.

L'augmentation de la puissance, portée à 240 ch, n'a pas été obtenue par un régime de rotation plus élevé, mais uniquement par un meilleur rendement volumétrique et une augmentation du taux de compression de 8,8 à 9,2 : 1.

Il en résulte aussi un sensible bénéfice pour le couple maximum qui passe de 24,8 à 26,5 mkg, ce qui garantit des accélérations et des reprises exceptionnellement vives avec un rendement meilleur et une diminution sensible de la consommation.

La culasse est réalisée en un alliage d'aluminium et de silicium avec des qualités optimales de résistance aux sollicitations mécaniques et thermiques. Les sièges de soupapes sont en fonte spéciale. Les guides de soupapes sont en cuivre au tellure et les soupapes d'échappement sont en alliage "nimonic", déjà amplement expérimenté en Formule 1 mais appliqué pour la première fois par Ferrari sur les moteurs de série.

Le bloc moteur lui-même est doté de chemises en aluminium traité selon le procédé "nikasil" et de pistons d'un type nouveau.

Ces solutions techniques d'avant-garde ont amélioré les performances du moteur tout en le maintenant conforme aux règlements actuels en matière de pollution et de bruit.



Ferrari today

Twenty-four times World Champion, a record difficult to beat, and the winner of more than 5000 competitions, Ferrari has not only proved itself in the hazard of the races but also in the industrial field where it occupies an advanced technological position in the context of the Italian automotive industry: 1600 employees, a production of about 2500 units a year (80 per cent exported) and a turnover of more than 120 milliard Italian Liras. Ferrari, which entered into partnership with Fiat in 1969, has two workshops: one at Maranello for engineering production, assembly lines and painting, and one at Modena for bodywork. Together the plants occupy 1.593.000 square feet which 732.000 square feet are under cover. Alongside the workshop producing GT cars there is the new Racing Department where the Formula 1 cars are built.

The almost complete renewal of the Ferrari range of cars in 1982 proves, once again, the outstanding technical and industrial vitality of Ferrari, especially considering the dimension and type of the enterprise and the extremely high level of the products to which artisan care is applied with a high technological skill. It is a renewal that brings to the House of Maranello three achievements of high technical significance:

- a turbocharged engine with higher power, without heat exchangers (1991 c.c., 220 bhp, 110 bhp/litre);
- a natural aspirated engine with greater specific power (2927 c.c., 240 bhp, 82 bhp/litre) conforming to the international emission regulations;
- the first 8-cylinder engine produce in small series with four valves per cylinder.

These are achievements which confirm the position of Ferrari and the Italian motor car design school as leaders in the international motor car technology, on the basis of a research born, developed and perfected in Formula 1 races and then applied to current production to uphold the prestige of the "Gran Turismo" cars.



The Ferrari "quattrovalvole" engine - from Formula 1 racers to GT cars.

To transfer a four valves per cylinder engine from the racing world to a normal production line to equip "Gran Turismo" cars - this was the challenge that Ferrari accepted, calling upon its engineers to solve all problems relating to reliability, durability and operations connected with this task.

A technical "jewel" was the outcome of this joint effort, at a level with the advanced engineering tradition that has always distinguished Ferrari cars. The engine with the new head is now fitted onto 308 and Mondial models.

The alternative, simpler from the technical and production point of view, would have been to increase the power output by fitting a turbocharger. Ferrari chose the more difficult course by investing resources and skills in designing and producing a new cylinder head in order to obtain a more valid result from the technical point of view - to increase power and torque and, at the same time, to insure the highest standard of reliability.

The increase in power output of the engine has herefore been obtained by fitting a four-valves-per-cylinder head; an exacting solution as far as production was concerned although assisted by the experience gathered during decades of Formula 1 racing.

This experience has been instrumental in obtaining a head which is a unique Ferrari "piece" as regards design; the arrangement of the 32 valves (with angle reduced from 46° to 33.5°), the shape of the combustion chamber, the volumetric efficiency, the advanced casting and machining methods and the optimization of water circulation and cooling.

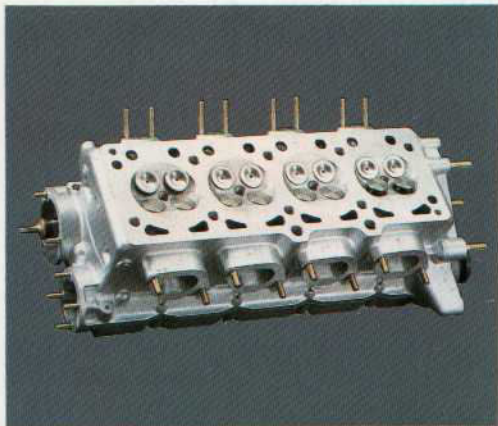
The increase of output, brought up to 240 bhp, has not been achieved by increasing the max rpm, which remain unchanged from the 2-valve version, but by improving the volumetric efficiency and increasing the compression ratio from 8.8:1 to 9.2:1.

The maximum torque has also been improved from 24.8 to 26.5 kgm (from 179.3 to 191.6 lb.-ft.); this will guarantee an extremely lively acceleration with improved efficiency and a remarkable fuel economy.

The material used for the new cylinder is an aluminium/silicon alloy with high resistance to mechanical and thermal stresses; valve seats are of a special cast iron, valve guides are of tellurium copper, exhaust valves are of "nimonic" alloy, already well tested on Formula 1 and used for the first time by Ferrari on production engines.

Finally, new type pistons and aluminium liners treated with the electrochemical process "nikasil" have been fitted into the new engine.

These advanced technological innovations have improved the performance of the engine while maintaining its conformity to present regulations regarding pollution and noise.



Ferrari heute

24 x Weltmeister - ein praktisch unerreichbarer Rekord - siegreich in über 5000 Wettbewerben - ist Ferrari nicht nur das Unternehmen, das sich in sportlichen Wettbewerben einsetzt, sondern auch eine industrielle Realität im italienischen automobilistischen Panorama einnimmt.

1600 Mitarbeiter, eine Produktion von über 2500 Einheiten jährlich (80% davon werden exportiert) mit einem Gesamtumsatz von über 120 Milliarden Lire. Im Jahre 1969 mit Fiat liiert, verfügt Ferrari über zwei Werke:

- Maranello - für die mechanische Produktion, Montage- und lackierarbeiten und
- Modena - für den Karosseriebau.

Gesamtausdehnung der Anlage 148.000 qm, davon 68.000 qm überdacht.

Neben dem Werk, in dem die GT-Fahrzeuge hergestellt werden, befindet sich die neue Wettbewerbsabteilung; dort werden die Formel 1 - Fahrzeuge geboren.

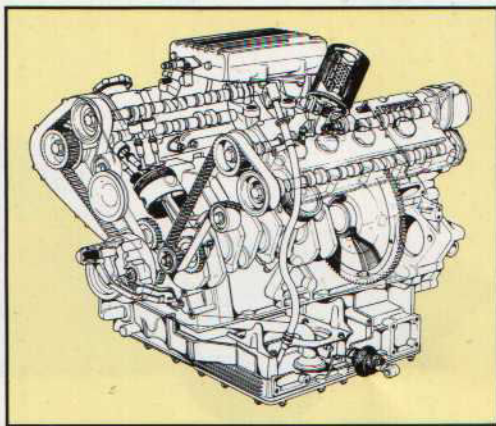
Ferrari hat im Jahre 1982 seine Fahrzeugpalette nahezu komplett erneuert und zeigt damit eine bemerkenswerte technisch und industrialisierte Vitalität, um so mehr, wenn man das hohe Niveau der Ferrari-Produkte, die Größe des Unternehmens und die mit hohem technologischen Inhalt und handwerklicher Feinarbeit ausgeführten Bearbeitungen berücksichtigt.

Diese Erneuerung wurde im Hause Maranello mit drei Resultaten von hohem technischen Wert bereichert:

1. Der Turbo-Motor mit einer höheren spezifischen Leistung, ohne Wärmetauscher (1991 ccm, 220 PS, 110 PS-Liter-Leistung)
2. Der Saugmotor hat eine höhere spezifische Leistung konform mit den internationalen Abgasbestimmungen (2927 ccm, 240 PS-Liter-Leistung).
3. Der erste in Kleinserie hergestellte Achtzylinder mit 4-Ventiler-Zylinderköpfen.

Das sind Resultate, die die führende Position von Ferrari und der italienischen motortechnischen Schule in der internationalen Automobiltechnik bestätigen.

Sie basieren auf einer Forschung, die geboren wird, sich perfektioniert und entwickelt in den Formel 1 - Wettbewerben und geht dann in die Serienproduktion über, um die prestigeträchtige Rolle der Grand Tourisme-Fahrzeuge unangetastet zu erhalten.



Der "quattrovalvole" Ferrari Motor: vom Formel 1-Wettbewerb zum Grand Tourisme

Ein 4-Ventiler-Motor aus der Wettbewerbswelt in Serien-Grand Tourisme-Fahrzeuge umzusetzen war das Ziel, das Ferrari sich gesetzt hatte und beauftragte seine Techniker, alle Werte wie Zuverlässigkeit, Lebensdauer und Funktionalität, zu sichern, die mit diesem Thema verbunden sind. Daraus wurde ein technisches "Juwel" geboren, der traditionellen avantgardistischen Motorentechnik würdig, die Ferrari-Fahrzeuge schon immer gekennzeichnet hat. Der Motor mit den neuen Zylinderköpfen wird in den Modellen 308 und Mondial eingesetzt.

Die technisch und industriell betrachtete einfachere Alternative wäre die gewesen, die Leistung unter Einsatz eines Turbokompressors zu steigern. Ferrari hat den schwierigeren Weg gewählt und seine Fähigkeiten eingesetzt, um einen neuen Zylinderkopf zu zeichnen und herzustellen. Man wollte ein technisch wertvolleres Resultat erreichen: Steigerung von maximalem Drehmoment und Leistung unter Beibehaltung eines Höchstmaßes an Zuverlässigkeit zu steigern. Die Leistungsoptimierung des Motors ist also mit einem 4-Ventiler-Zylinderkopf erreicht worden; eine von der Produktion her sehr einsatztrachtige Lösung. Dafür konnte man allerdings auf die herangereifte Erfahrung aus jahrzehntelangen Formel 1-Wettbewerben zurückgreifen. Diese Kenntnisse ermöglichten einen Zylinderkopf zu schaffen, der ein "Stück von Ferrari" darstellt: in seiner Zeichnung, der Anordnung der 32 Ventile (der Winkel wurde von 46° auf 33,5° reduziert), der Form des Brennraumes, der voluminösen Leistung, der fortschrittlichen Gusstechnik und mechanischen Verarbeitung, sowie der Optimierung der Kühlwasserzirkulation und folglich der Motorkühlung. Die Steigerung der Maximalleistung auf 240 DIN/PS - ist nicht durch eine Erhöhung der Nenndrehzahl erreicht worden, die bleibt im Vergleich zu der Zwei-Ventiler-Version unverändert, sondern durch die Verbesserung der voluminösen Leistung und durch eine Erhöhung des Verdichtungsverhältnisses von 8,8 auf 9,2: 1. Man hat auch eine spürbare Verbesserung des max. Drehmomentes erreicht von 24,8 kgm auf 26,5 kgm, das garantiert außerordentliche Beschleunigung auch aus niedrigeren Drehzahlen und eine bemerkenswerte Senkung des Kraftstoffverbrauches.

Das für den neuen Zylinderkopf verwendete Material ist eine Aluminium-Silizium-Legierung, die eine optimale Widerstandsfähigkeit gegenüber mechanischen und thermischen Belastungen aufweist. Die Ventilsitze bestehen aus einem Spezial-Gußeisen, die Ventileführungen aus einer Tellur-Kupfer-Legierung, die Auslassventile aus einer Formel 1-Motortechnik ausführend getesteten Ninomic-Legierung, zum ersten Mal in Ferrari-Serienmotoren eingesetzt. Schließlich finden Kolben eines neuen Typs Verwendung sowie Aluminium-Nicasil-Laufbuchsen Einsatz. Alle diese avantgardistischen Lösungen haben die Leistung des Triebwerkes optimiert, gleichzeitig wurden jedoch die vorgeschriebenen Abgas-Geräuschpegel-Werte eingehalten.



Autotelaio

Struttura tubolare in acciaio speciale con pannellierie esterne in lega d'alluminio e acciaio, versione Berlinetta o Spyder a 2 posti con linea e finiture interne su disegno Pininfarina - Carreggiata ant. 1460 mm - Carreggiata post. 1460 mm - Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1720 mm - Altezza 1120 mm - Passo 2340 mm - Diametro sterzata 12 m - Peso a vuoto: GTB 1232 kg; GTS 1243 kg - Cambio a 5 velocità sincronizzate comandate con leva centrale - Sospensioni anteriori e posteriori indipendenti a quadrilateri trasversali - Differenziale autobloccante a lamelle incorporato nel cambio - Guida a cremagliera - Freni idraulici a disco ventilato sulle 4 ruote, con servofreno; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori - Serbatoio carburante sdoppiato in lega leggera 74 litri - Ruote fuse in lega leggera 165 TR 390 - Pneumatici radiali tubeless Michelin 220/55 VR 390 TRX - Interni in pelle e stoffa, contagiri e tachimetro elettronici, sedili con appoggiatesta, cinture di sicurezza, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata delle portiere, specchietti retrovisori esterni regolabili elettricamente dall'interno - Ottenibili come opzionali: vernice metallizzata, aria condizionata, radio, pneumatici tubeless Pirelli P7: posteriori 225/50 VR 16 con cerchi di 8"x16"; anteriori 205/55 VR 16 con cerchi di 7"x16".

Motore

Centrale, trasversale - Numero e disposizione dei cilindri 8 a V 90° - Alesaggio e corsa 66,8x71 mm - Cilindrata 1991 cm³ - Rapporto di compressione 7:1 - Pressione di sovralimentazione 0,6 bar - Giri massimi 7800 - Potenza massima DIN 161,8 kW (220 CV) a 7000 giri/min - Coppia massima DIN 240,3 N·m (24,5 kgm) a 4800 giri/min - Velocità massima 242 km/h - Accelerazioni con partenza da fermo: da 0 a 400 m in 15,2 s; da 0 a 1000 m in 27,5 s - Basamento in lega leggera con canne riportate in ghisa - Albero motore su 5 supporti, bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile - Valvole in testa disposte a V comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie - Alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore - Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a umido e radiatore - Accensione elettronica Marelli-Digiplex con anticipo statico - Impianto elettrico 12 V con alternatore e regolatore a transistor - Alimentazione ad iniezione meccanica Bosch K-Jetronic - Raffreddamento a circuito acqua, con radiatore, serbatoio ad espansione e ventilatori elettrici automatici - Frizione monodisco a secco con mozzo elastico e comando meccanico.

Chassis

En tubes d'acier - Carrosserie: Berlinetta ou Spider deux places dessinée par Pininfarina - Voie AV 1460 mm - Voie AR 1460 mm - Longueur 4230 mm - Largeur 1720 mm - Hauteur 1120 mm - Empattement 2340 mm - Diamètre de braquage 12 m - Poids à vide: GTB 1232 kg; GTS 1243 kg - Boîte à 5 vitesses synchronisées, commandées par levier central - Suspension AV et AR à roues indépendantes, avec triangles superposés - Différentiel autobloquant à lamelles incorporé dans la boîte de vitesses - Direction à crémaillère - Freins à disques ventilés sur les 4 roues actionnés par pompe hydraulique et servo-frein, frein à main sur les roues AR - 2 réservoirs d'essence en alliage léger: 74 litres - Roues en alliage léger coulé 165 TR 390 - Pneus radiales tubeless Michelin 220/55 VR 390 TRX - Intérieur en cuir, compte tours et tachymètre électronique, sièges avec appuies-têtes, ceintures de sécurité, lave-glaces électriques, fermeture centralisée des portes, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur - Accessoires: peinture métallisée, air conditionné, radio, pneus Pirelli P7 avec jantes spéciales.

Moteur

Central, transversal - Nombre de cylindres disposés en V à 90°: 8 - Alésage et course 81x71 mm - Cylindrée 1991 cm³ - Taux de compression 7:1 - Pression de suralimentation 0,6 bar - Tr/min maximum 7800 - Puissance maximum DIN 161,8 kW (220 CV) à 7000 tr/min - Couple maximum DIN 240,3 N·m (24,5 kgm) à 4800 tr/min - Vitesse maximum 242 km/h - Accélération avec départ arrêté: de 0 à 400 m en 15,2 s; de 0 à 1000 m en 27,5 s - Bloc moteur en alliage léger avec chemises en fonte - Carter en alliage léger avec chemises calées en fonte - Vilebrequin sur 5 paliers et bielles parallèles sur coussinets du type à gousse mince - Soupapes en tête disposées en V actionnées par 4 arbres à cammes au moyen de poussoirs et pastilles - Arbres à cammes actionnés par des courroies crantées avec tendeurs - Lubrification par pompe à engrenages, carter moteur humide et radiateur d'huile - Allumage électronique Marelli-Digiplex avec avance statique - Equipement électrique: 12 V avec alternateur et régulateur à transistors - Alimentation injection mécanique Bosch K-Jetronic - Refroidissement par eau avec radiateur, réservoir d'expansion et ventilateurs électriques automatiques - Embrayage monodisque à sec avec moyeu élastique et commande mécanique.

208 TURBO

Chassis

Tubular frame - Two seater Berlinetta or Spider designed by Pininfarina - Front track 57.5 in - Rear track 57.5 in - Length 166.5 in - Width 67.7 in - Height 44.1 in - Wheelbase 92.1 in - Turning circle 39.4 ft - Curb weight: GTB 2716 lbs; GTS 2740 lbs - 5-speed all synchromesh gearbox, operated by central remote control gear lever - Independent front and rear suspension - Limited-slip differential, incorporated in the gearbox - Rack and pinion steering - Servo assisted hydraulic brakes with ventilated discs on all four wheels; hand-brake on the rear wheels - Total capacity of the two light alloy fuel tanks 16.3 imp gal - Cast light alloy wheels 165 TR 390 - Radial tubeless tyres Michelin 220/55 VR 390 TRX - Leather upholstery, electronic revolution counter and speedometer, seats with headrest, safety belts, electrically operated power windows, centralised door locking, external rearview mirrors electrically adjusted from inside the passenger compartment - Optionals: metallic paint, air conditioning, radio, tubeless tyres Pirelli P7 with special rims.

Engine

Central, transversal - Number and arrangement of cylinders: V 8 90° - Bore and stroke 2.630x2.795 in - Piston displacement 121.50 cu in - Compression ratio 7:1 - Supercharging pressure 0.6 bar - Maximum rpm 7800 - Maximum power DIN 161.8 kW (220 HP) at 7000 rpm - Maximum torque DIN 240.3 N·m (177.2 lbs·ft) at 4800 rpm - Maximum speed 150.4 mph - Acceleration: standing quarter mile 15.2 s; standing kilometer 27.5 s - Light alloy block with liners in cast iron - 5 bearing crankshaft, thin wall main and big end bearing shells - Inclined overhead valves with 4 overhead camshafts and thimble type tappets - Camshafts driven by toothed belts with tensioner - Lubrication by gear driven oil pump, wet sump and oil cooler - Electronic ignition Marelli-Digiplex with static advance - 12 V electrical system with alternator and transistorised regulator - Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection - Cooling system by forward mounted radiator with expansion tank and automatic electric fans - Dry single plate mechanically operated clutch.

Fahrgestell

Gitterrohrrahmen - Karosserie: Berlinetta oder Spider, Pininfarina Design, Zweisitzer - Spurweite vorne u. hinten 1460 mm - Breite 1720 mm - Länge 4230 mm - Höhe 1120 mm - Radstand 2340 mm - Wendekreisdurchmesser 12 m - Leergewicht: GTB 1232 kg; GTS 1243 kg - 5-Gang vollsynchronisiertes Getriebe mit Mittelschaltung - Unabhängige Einzelaufhängung vorne und hinten - Sperrdifferential mit Getriebe verblockt - Zahnstangenlenkung - Bremssystem: 4 belüftete Scheibenbremsen, Hydraulik-Servobremsanlage; mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend - Zwei Leichtmetall Kraftstofftanks, Gesamtkapazität 74 Liter - Leichtmetallfelgen 165 TR 390 - Michelin 220/55 VR 390 TRX Tubeless-Radialbereifung - Lederpolsterung, elektronische Geschwindigkeits- und Drehzahlanzeige, Quarzuhr, Sitze mit Kopfstützen, Sicherheitsgurte, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung der Türen, elektrisch von innen verstellbare Außenspiegel - Zubehör: Metallic-Lackierung, Klimaanlage, Radio, Pirelli P7 Reifen mit Spezialfelgen.

Motor

Zentral, quergelagert - Anzahl und Anordnung der Zylinder: 8 V 90° - Bohrung und Hub: 66,8x71 mm - Hubraum: 1991 cm³ - Verdichtungsverhältnis: 7:1 - Ladedruck: 0,6 bar - Maximaldrehzahl: 7800 U/min - Höchstleistung DIN 161,8 kW (220 PS) bei 7000 U/min - Max. Drehmoment DIN 240,3 N·m (24,5 kgm) bei 4800 U/min - Höchstgeschwindigkeit 242 km/h - Beschleunigung: 400 Meter aus dem Stand 15,2 s; 1000 Meter aus dem Stand 27,5 s - Motorgehäuse aus Leichtmetall mit eingezogenen Laufbuchsen aus Gusseisen - Kurbelwelle fünffach gelagert, Pleuel mit Feingleitlagern - Ventilanordnung V-förmig im Zylinderkopf, gesteuert durch vier obenliegende Nockenwellen und Topfstößel mit Justierplättchen - Nockenwellen angetrieben durch Zahnriemen mit Spanner - Nassumpfschmierung durch Zahnradpumpe u. Ölkühler - Marelli-Digiplex elektronisches Zündsystem mit statischer Zündverstellung - Elektrische Anlage: 12 V mit Drehstromregler und transistorgesteuertem Regler - Mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch-K-Jetronic - Wasserkühlung durch Kühler, Expansionstank und automatischen Elektroventilatoren - Einscheibenrockenkupplung mit gedämpfter Scheibe, mechanisch betätigt.



Autotelaio

Tubolare - Carrozzeria: Berlinetta o Spyder 2 posti disegno Pininfarina - Carreggiata ant. 1460 mm - Carreggiata post. 1460 mm - Lunghezza 4230 mm - Larghezza 1720 mm - Altezza 1120 mm - Passo 2340 mm - Diametro sterzata 12 m - Peso a vuoto: GTB 1275 kg; GTS 1286 kg - Cambio a 5 velocità sincronizzate comandate con leva centrale - Sospensioni anteriori e posteriori indipendenti a quadrilateri trasversali - Differenziale autobloccante a lamelle incorporato nel cambio - Guida a cremagliera - Freni idraulici a disco ventilato sulle 4 ruote, con servofreno; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori - Serbatoio carburante sdoppiato in lega leggera 74 litri - Ruote fuse in lega leggera 165 TR 390 - Pneumatici radiali tubeless Michelin 220/55 VR 390 TRX - Interni in pelle, contagiri e tachimetro elettronici, orologio al quarzo, sedili con appoggiatesta, cinture di sicurezza, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata delle portiere, specchietti retrovisori esterni regolabili elettricamente dall'interno - Ottenibili come opzionali: vernice metallizzata, aria condizionata, radio, spoiler anteriore maggiorato, alettone cofano motore, pneumatici Pirelli P7 con cerchi speciali.

Motore

Centrale, trasversale - Numero e disposizione dei cilindri 8 a V 90° - Alesaggio e corsa 81x71 mm - Cilindrata 2927 cm³ - Rapporto di compressione 9,2:1 - Giri massimi 7700 - Potenza massima DIN 176,5 kW (240 CV) a 7000 giri/min - Coppia massima DIN 259,9 N·m (26,5 kgm) a 5000 giri/min - Velocità massima 255 km/h - Accelerazioni con partenza da fermo: da 0 a 400 m in 14,5 s; da 0 a 1000 m in 26,2 s - Basamento in lega leggera con canne riportate in alluminio - Albero motore su 5 supporti, bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile - 4 valvole per cilindro, in testa inclinate a V di 33° 30', comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie - Alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore - Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a umido e radiatore - Accensione elettronica Marelli-Digiplex con anticipo statico - Impianto elettrico 12 V con alternatore e regolatore a transistor - Alimentazione ad iniezione meccanica Bosch K-Jetronic - Raffreddamento a circuito acqua, con radiatore, serbatoio ad espansione e ventilatori elettrici automatici - Frizione monodisco a secco con mozzo elastico e comando meccanico.

Chassis

En tubes d'acier - Carrosserie: Berlinetta ou Spider deux places dessinée par Pininfarina - Voie AV 1460 mm - Voie AR 1460 mm - Longueur 4230 mm - Largeur 1720 mm - Hauteur 1120 mm - Empattement 2340 mm - Diamètre de braquage 12 m - Poids à vide: GTB 1275 kg; GTS 1286 kg - Boîte à 5 vitesses synchronisées, commandées par levier central - Suspension AV et AR à roues indépendantes, avec triangles superposés - Différentiel autobloquant à lamelles incorporé dans la boîte de vitesses - Direction à crémaillère - Freins à disques ventilés sur les 4 roues actionnés par pompe hydraulique et servo-frein, frein à main sur les roues AR - 2 réservoirs d'essence en alliage léger: 74 litres - Roues en alliage léger coulé 165 TR 390 - Pneus radiales tubeless Michelin 220/55 VR 390 TRX - Intérieur en cuir, compte tours et tachymètre électronique, montre à quartz, sièges avec appuies-têtes, ceintures de sécurité, lève-glaces électriques, fermeture centralisée des portes, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur - Accessoires: peinture métallisée, air conditionné, radio, grand spoiler avant, pneus Pirelli P7 avec jantes spéciales.

Moteur

Central, transversal - Nombre de cylindres disposés en V à 90°: 8 - Alesage et course 81x71 mm - Cylindrée 2927 cm³ - Taux de compression 9,2:1 - Tr/min maximum 7700 - Puissance maximum DIN 176,5 kW (240 CV) à 7000 tr/min - Couple maximum DIN 259,9 N·m (26,5 kgm) à 5000 tr/min - Vitesse maximum 255 km/h - Accélération avec départ arrêté: de 0 à 400 m en 14,5 s; de 0 à 1000 m en 26,2 s - Bloc moteur en alliage léger avec chemises en aluminium - Vilebrequin sur 5 paliers et bielles parallèles sur coussinets du type à gousse mince - 4 soupapes par cylindre, en tête inclinées en V de 33° 30', actionnées par 4 arbres à cames au moyen de poussoirs et pastilles - Arbres à cames actionnés par des courroies crantées avec tendeurs - Lubrification par pompe à engrenages, carter moteur humide et radiateur d'huile - Allumage électronique Marelli-Digiplex avec avance statique - Equipement électrique: 12 V avec alternateur et régulateur à transistors - Alimentation injection mécanique Bosch K-Jetronic - Refroidissement par eau avec radiateur, réservoir d'expansion et ventilateurs électriques automatiques - Embrayage monodisque à sec avec moyeu élastique et commande mécanique.

308 quattrovalvole

Chassis

Tubular frame - Two seater Berlinetta or Spider designed by Pininfarina - Front track 57.5 in - Rear track 57.5 in - Length 166.5 in - Width 67.7 in - Height 44.1 in - Wheelbase 92.1 in - Turning circle 39.4 ft - Curb weight: GTB 2811 lbs; GTS 2835 lbs - 5-speed all synchromesh gearbox, operated by central remote control gear lever - Independent front and rear suspension - Limited-slip differential, incorporated in the gearbox - Rack and pinion steering - Servo assisted hydraulic brakes with ventilated discs on all four wheels; hand-brake on the rear wheels - Total capacity of the two light alloy fuel tanks 16.3 imp gal - Cast light alloy wheels 165 TR 390 - Radial tubeless tyres Michelin 220/55 VR 390 TRX - Leather upholstery, electronic revolution counter and speedometer, quartz clock, seats with headrest, safety belts, electrically operated power windows, centralised door locking, external rearview mirrors electrically adjusted from inside the passenger compartment - Optionals: metallic paint, air conditioning, radio, larger front spoiler, rear aerofoil, tyres Pirelli P7 with special rims.

Engine

Central, transversal - Number and arrangement of cylinders: V 8 90° - Bore and stroke 3.189x2.795 in - Piston displacement 178.61 cu in - Compression ratio 9.2:1 - Maximum rpm 7700 - Maximum power DIN 176.5 kW (240 HP) at 7000 rpm - Maximum torque DIN 259.9 N·m (191.7 lbs·ft) at 5000 rpm - Maximum speed 158.4 mph - Acceleration: standing quarter mile 14.5 s; standing kilometre 26.2 s - Light alloy block with liners in aluminium - 5 bearing crankshaft, thin wall main and big end bearing shells - 4 valves per cylinder, overhead V inclined at 33° 30' with 4 overhead camshafts and thimble type tappets - Camshafts driven by toothed belts with tensioner - Lubrication by gear driven oil pump, wet sump and oil cooler - Electronic ignition Marelli-Digiplex with static advance - 12 V electrical system with alternator and transistorised regulator - Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection - Cooling system by forward mounted radiator with expansion tank and automatic electric fans - Dry single plate mechanically operated clutch.

Fahrgestell

Gitterrohrrahmen - Karosserie: Berlinetta oder Spider, Pininfarina Design, Zweisitzer - Spurweite vorne u. hinten 1460 mm - Breite 1720 mm - Länge 4230 mm - Höhe 1120 mm - Radstand 2340 mm - Wendekreisdurchmesser 12 m - Leergewicht: GTB 1275 kg; GTS 1286 kg - 5-Gang vollsynchronisiertes Getriebe mit Mittelschaltung - Unabhängige Einzelradaufhängung vorne und hinten - Sperrdifferential mit Getriebe verblockt - Zahnstangenlenkung - Bremssystem: 4 belüftete Scheibenbremsen, Hydraulik-Servobremsanlage; mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend - Zwei Leichtmetall Kraftstofftanks, Gesamtkapazität 74 Liter - Leichtmetallfelgen 165 TR 390 - Michelin 220/55 VR 390 TRX Tubeless-Radialbereifung - Lederpolsterung, elektronische Geschwindigkeits- und Drehzahlanzeige, Quarzuhr, Sitze mit Kopfstützen, Sicherheitsgurte, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung der Türen, elektrisch von innen verstellbare Außenspiegel - Zubehör: Metallic-Lackierung, Klimaanlage, Radio, vergrößerter Spoiler, Spoiler Motor haube, Pirelli P7 Reifen mit Spezialfelgen.

Motor

Zentral, quergelagert - Anzahl und Anordnung der Zylinder: 8 V 90° - Bohrung und Hub: 81x71 mm - Hubraum: 2927 cm³ - Verdichtungsverhältnis: 9,2:1 - Maximaldrehzahl: 7700 U/min - Höchstleistung DIN 176,5 kW (240 PS) bei 7000 U/min - Max. Drehmoment DIN 259,9 N·m (26,5 kgm) bei 5000 U/min - Höchstgeschwindigkeit 255 km/h - Beschleunigung: 400 Meter aus dem Stand 14,5 s; 1000 Meter aus dem Stand 26,2 s - Motorgehäuse aus Leichtmetall mit eingezogenen Lauffüßchen aus Aluminium - Kurbelwelle fünffach gelagert, Pleuel mit Feingleitlagern - 4 Ventile pro Zylinder, V - Bauweise 33° - 30', gesteuert durch 4 obenliegende Nockenwellen und Topfstößel mit Justierplättchen - Nockenwellen angetrieben durch Zahnriemen mit Spanner - Nassumpfschmierung durch Zahnradpumpe u. Ölkühler - Marelli-Digiplex elektronisches Zündsystem mit statischer Zündverstellung - Elektrische Anlage: 12 V mit Drehstromregler und transistorgesteuertem Regler - Mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch-K-Jetronic - Wasserkühlung durch Kühler, Expansionstank und automatischen Elektroventilatoren - Einscheibentrockenkupplung mit gedämpfter Scheibe, mechanisch betätigt.



Autotelaio

Tubolare con rinforzi di lamiere stampate a struttura ad assorbimento di energia. Parte posteriore telaio smontabile insieme al motopropulsore - Carrozzeria: Coupé 2+2 disegno Pininfarina - Carreggiata ant 1495 mm - Carreggiata post 1517 mm - Lunghezza 4580 mm - Larghezza 1790 mm - Altezza 1250 mm - Passo 2650 mm - Diametro di sterzata 12 m - Peso a vuoto 1430 kg - Cambio a 5 velocità sincronizzate comandate con leva centrale - Sospensioni anteriori e posteriori indipendenti a quadrilateri trasversali con sistema antibeccheggio anteriore - Differenziale autobloccante a lamelle incorporato nel cambio - Guida a cremagliera con volante registrabile in altezza ed estensione - Freni idraulici a disco ventilato sulle 4 ruote, con servofreno; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori - Serbatoio carburante sdoppiato in lega leggera 87 litri - Ruote fuse in lega leggera 180 TR 390 - Pneumatici radiali tubeless Michelin 240/55 VR 390 TRX - Antinebbia e retronebbia - Impianto di condizionamento - Alzacristalli elettrici - Antenna a comando elettrico e radio - Specchietti retrovisori esterni regolabili elettricamente dall'interno - Dispositivo di controllo funzionamento impianti essenziali di vettura - Chiusura centralizzata delle portiere - Orologio digitale con cronometro - Presa per apparecchiatura di diagnosi - Ottenibile come opzionale: tetto apribile elettricamente.

Motore

Centrale, trasversale - Numero e disposizione dei cilindri 8 a V 90° - Alesaggio e corsa 81x71 mm - Cilindrata 2927 cm³ - Rapporto di compressione 9,2:1 - Giri massimi 7700 - Potenza massima DIN 176,5 kW (240 CV) a 7000 giri/min - Coppia massima DIN 259,9 N·m (26,5 kgm) a 5000 giri/min - Velocità massima 240 km/h - Accelerazioni con partenza da fermo: da 0 a 400 m in 14,8 s; da 0 a 1000 m in 27,5 s - Basamento in lega leggera con canne riportate in alluminio - Albero motore su 5 supporti, bielle affiancate su cuscineti a guscio sottile - 4 valvole per cilindro, in testa inclinate a V di 33° 30', comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie - Alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore - Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a umido e radiatore - Accensione elettronica Marelli-Digiplex con anticipo statico - Impianto elettrico 12 V con alternatore e regolatore a transistor - Alimentazione ad iniezione meccanica Bosch K-Jetronic - Raffreddamento a circuito acqua, con radiatore, serbatoio ad espansione e ventilatore elettrico automatico - Frizione monodisco a secco con mozzo elastico e comando idraulico.

Chassis

En tubes d'acier avec des renforts en tôles embouties à structure d'absorption d'énergie. Partie arrière du châssis démontable avec le motopropulseur - Carrosserie: Coupé 2+2 dessiné par Pininfarina - Voie AV 1495 mm - Voie AR 1517 mm - Longueur 4580 mm - Largeur 1790 mm - Hauteur 1250 mm - Empattement 2650 mm - Diamètre de braquage 12 m - Poids à vide 1430 kg - Boîte à 5 vitesses synchronisées, commandées par levier central - Suspension AV et AR à roues indépendantes, avec triangles superposés et système antirollis AV - Différentiel autobloquant à lamelles incorporé dans la boîte de vitesses - Direction à crémaillère avec volant réglable en hauteur et profondeur - Freins à disques ventilés sur les 4 roues actionnés par pompe hydraulique et servo-frein; frein à main sur les roues AR - 2 réservoirs d'essence en alliage léger: 87 litres - Roues en alliage léger coulé 180 TR 390 - Pneus radiales tubeless Michelin 240/55 VR 390 TRX - Phares antibrouillard et feu de brouillard AR - Air conditionné - Glaces électriques - Antenne électrique et radio - Rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur - Dispositif de contrôle de fonctionnement des équipements principaux de la voiture - Fermeture centralisée des portes - Montre digitale avec chronomètre - Prise pour banc de diagnostic - Accessoire: toit ouvrant électriquement.

Moteur

Central, transversal - Nombre de cylindres disposés en V à 90°: 8 - Alesage et course 81x71 mm - Cylindrée 2927 cm³ - Taux de compression 9,2:1 - Tr/min maximum 7700 - Puissance maximum DIN 176,5 kW (240 CV) à 7000 tr/min - Couple maximum DIN 259,9 N·m (26,5 kgm) à 5000 tr/min - Vitesse maximum 240 km/h - Accélération avec départ arrêté: de 0 à 400 m en 14,8 s; de 0 à 1000 m en 27,5 s - Bloc moteur en alliage léger avec chemises en aluminium - Vilebrequin sur 5 paliers et bielles parallèles sur coussinets du type à gousse mince - 4 soupapes par cylindre, en tête inclinées en V de 33° 30', actionnées par 4 arbres à cammes au moyen de poussoirs et pastilles - Arbres à cammes actionnées par des courroies crantées avec tendeurs - Lubrification par pompe à engrenages, carter moteur humide et radiateur d'huile - Allumage électronique Marelli-Digiplex avec avance statique - Equipement électrique: 12 V avec alternateur et régulateur à transistors - Alimentation injection mécanique Bosch K-Jetronic - Refroidissement par eau avec radiateur, réservoir d'expansion et ventilateur électrique automatique - Embrayage à disque simple et mécanisme à diaphragme avec commande hydraulique.

MONDIAL quattrovalvole

Chassis

Tubular structure of steel, energy absorbent. Rear section of chassis detachable for ease of power unit removal - Coupé 2+2 body designed by Pininfarina - Front track 58.9 in - Rear track 59.7 in - Length 180.3 in - Width 70.5 in - Height 49.2 in - Wheelbase 104.3 in - Turning circle 39.4 ft - Curb weight 3152 lbs - 5-speed all synchromesh gearbox, operated by central remote control gear lever - Independent front and rear suspension with front anti-dive system - Limited-slip differential, incorporated in the gearbox - Rack and pinion steering. Steering column adjustable for both height and reach - Servo assisted hydraulic brakes with ventilated discs on all four wheels; hand-brake on the rear wheels - Total capacity of the two light alloy fuel tanks 19.1 imp gal - Cast light alloy wheels 180 TR 390 - Radial tubeless tyres Michelin 240/55 VR 390 TRX - Fog lamps at front and rear - Air conditioning - Electrically operated power windows - Electric aerial and radio - External rearview mirrors electrically adjusted from inside the passenger compartment - Electrical display check panel - Centralised door locking - Digital time clock with chronometer - Electrical socket for the attachment of computerised fault-finder - Optional: electrically sun-roof.

Engine

Central, transversal - Number and arrangement of cylinders: V8 90° - Bore and stroke 3.189x2.795 in - Piston displacement 178.61 cu in - Compression ratio 9.2:1 - Maximum rpm 7700 - Maximum power DIN 176.5 kW (240 HP) at 7000 rpm - Maximum torque DIN 259.9 N·m (191.7 lbs·ft) at 5000 rpm - Maximum speed 149.1 mph - Acceleration: standing quarter mile 14.8 s; standing kilometer 27.5 s - Light alloy block with liners in aluminium - 5 bearing crankshaft, thin wall main and big end bearing shells - 4 valves per cylinder overhead V inclined at 33° 30' with 4 overhead camshafts and thimble type tappets - Camshafts driven by toothed belts with tensioner - Lubrication by gear driven oil pump, wet sump and oil cooler - Electronic ignition Marelli-Digiplex with static advance - 12 V electrical system with alternator and transistorised regulator - Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection - Cooling system by forward mounted radiator with expansion tank and automatic electric fan - Dry single plate hydraulically operated clutch.

Fahrgestell

Rohrrahmen mit energieabsorbierenden gezogenen Blechformteilen verstärkt - Hinterer Fahrschemel ist mit Antriebseinheit (Motor und Getriebe) auszubauen - Karosserie: Coupé 2+2 Pininfarina-design - Spurweite vorn 1495 mm - Spurweite hinten 1517 mm - Länge 4580 mm - Breite 1790 mm - Höhe 1250 mm - Radstand 2650 mm - Wendekreis 12 m - Leergewicht 1430 kg - 5 Gang vollsynchronisiertes Getriebe mit Mittelschaltung - Einzeleradaufhängung vorn und hinten, Vorderachsaufhängung mit Antinickeneinrichtung - Sperrdifferential mit Getriebe verblockt - Zahnstangenlenkung - Lenkrad in Höhe und Tiefe verstellbar - Bremssystem: 4 belüftete Scheibenbremsen, Hydraulik-Servobremseanlage; Mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend - Zwei Leichtmetall-Kraftstofftanks, Gesamtkapazität 87 Liter - Leichtmetallfelgen 180 TR 390 - Michelin 240/55 VR 390 TRX Tubeless-Radialbereifung - Nebelleuchten und Nebelrückleuchten - Klimaanlage - Elektrische Fensterheber - Elektrische Antenne und Radio - Elektrisch von innen verstellbare Außenspiegel - Einrichtung zur Kontrolle der einzelnen Funktionen im Fahrzeug - Elektrische Türverriegelung - Digitaluhr mit Stopvorrichtung - Anschluss für Diagnosestecker - Elektrisch betätigtes Schiebedach.

Motor

Zentral, quergelagert - Anzahl und Anordnung der Zylinder: 8 V 90° - Bohrung und Hub 81x71 mm - Hubraum 2927 cm³ - Verdichtungsverhältnis 9,2:1 - Maximaldrehzahl 7700 U/min - Höchstleistung DIN 176,5 kW (240 PS) bei 7000 U/min - Max. Drehmoment DIN 259,9 N·m (26,5 kgm) bei 5000 U/min - Höchstgeschwindigkeit 240 km/h - Beschleunigung: 400 Meter aus dem Stand 14,8 s; 1000 Meter aus dem Stand 27,5 s - Motorgehäuse aus Leichtmetall mit eingezogenen Laufbüchsen aus Aluminium - Kurbelwelle fünffach gelagert, Pleuel mit Feingleitlagern - 4 Ventile pro Zylinder, V-Bauweise 33°-30°, gesteuert durch 4 obenliegende Nockenwellen und Topfstößel mit Justierplättchen - Nockenwellen angetrieben durch Zahnriemen mit Spanner - Nassumpfschmierung durch Zahnradpumpe u. Ölkühler - Marelli-Digiplex elektronisches Zündsystem mit statischer Zündverstellung - Elektrische Anlage: 12 V mit Drehstromregler und transistorgesteuertem Regler - Mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch-K-Jetronic - Wasserkühlung durch Kühler, Expansionstank und automatischen Elektroventilatoren - Einscheibentrockenkupplung mit gedämpfter Scheibe, hydraulisch betätigt.



Autotelaio

Tubolare - Carreggiata anteriore 1470 mm - Carreggiata posteriore 1500 mm - Lunghezza 4810 mm - Larghezza 1798 mm - Altezza 1314 mm - Passo 2700 mm - Diametro di sterzata 13,2 m - Peso a vuoto 1818 kg (GTi 1814 kg) - Cambio Automatico GM a 3 velocità comandate con leva centrale; a richiesta meccanico a 5 velocità sincronizzate - Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti a quadrilateri trasversali; ammortizzatori posteriori con sistema autolivellante a pompa idraulica - Differenziale autobloccante a lamelle - Guida oleodinamica a circolazione di sfere - Freni a disco ventilato sulle 4 ruote, comandati da pompa idraulica con stantuffi coassiali; doppio circuito freni anteriore e posteriore con servofreno pneumatico e depressore; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori - Serbatoio carburante sdoppiato in lega leggera di 120 litri - Ruote fuse in lega leggera 180 TR 415 - Pneumatici radiali tubeless Michelin 240/55 VR 415 TRX - Interni in pelle, aria condizionata, radio, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata delle portiere, specchietti retrovisori esterni regolabili elettricamente dall'interno - A richiesta impianto supplementare di condizionamento posteriore.

Motore

Anteriore - Numero e disposizione dei cilindri: 12 a V di 60° - Alesaggio e corsa 81x78 mm - Cilindrata 4823 cm³ - Rapporto di compressione 8,8:1 - Giri massimi 6500 - Potenza massima DIN 231,7 kW (315 CV) a 6400 giri/min - Coppia massima DIN 411,9 N·m (42 kgm) a 4200 giri/min - Cambio automatico: velocità massima 235 km/h (a richiesta rapporto al ponte 12/39 con velocità massima di 240 km/h); accelerazioni con partenza da fermo da 0 a 400 m in 15,6 s, da 0 a 1000 m in 28,2 s - Cambio meccanico: velocità massima 245 km/h; accelerazioni con partenza da fermo da 0 a 400 m in 14,8 s, da 0 a 1000 m in 26,7 s - Basamento in lega leggera con canne riportate in ghisa - Albero motore su 7 supporti a bielle affiancate e cuscinetti su guscio sottile - Valvole in testa disposte a V comandate da 4 alberi a cames a mezzo bicchierini e pastiglie - Alberi distribuzione azionati da catena silenziosa con tenditore - Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a umido e radiatore olio - Accensione elettronica, spinterogeno ad impulsori Marelli con anticipo automatico - Impianto elettrico 12 V con alternatori e regolatori a transistor - Alimentazione ad iniezione meccanica Bosch K-Jetronic - Raffreddamento con pompa, radiatore acqua, serbatoio ad espansione e 3 ventilatori elettrici automatici.

Chassis

En tubes d'acier - Voie AV 1470 mm - Voie AR 1500 mm - Longueur 4810 mm - Largeur 1798 mm - Hauteur 1314 mm - Empattement 2700 mm - Diamètre de braquage 13,2 m - Poids à vide 1818 kg (GTi 1814 kg) - Boîte automatique GM à 3 vitesses commandées par levier central; à demande, boîte mécanique à 5 vitesses synchronisées - Suspensions AV et AR à roues indépendantes, à traverses quadrilatères; amortisseurs AR avec système auto-nivelant à pompe hydraulique - Différentiel autobloquant à lamelles - Direction oléodynamique à rotation de billes - Freins à disques ventilés sur les 4-roues, actionnés par pompe hydraulique avec plongeurs co-axiaux; double circuit de freinage indépendant AV et AR, avec servofrein - Deux réservoirs d'essence en alliage léger 120 litres - Roues en alliage léger coulé 180 TR 415 - Pneus radiaux tubeless Michelin 240/55 VR 415 TRX - Intérieur en cuir, air conditionné, radio, lève-glaces électriques, fermeture centralisée des portes, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur - Accessoire: système supplémentaire d'air conditionné AR.

Moteur

Avant - Nombre des cylindres disposés en V avec ouverture de 60°: 12 - Alesage et course 81x78 mm - Cylindrée 4823 cm³ - Taux de compression 8,8:1 - Tr/min maximum 6500 - Puissance maximum DIN 231,7 kW (315 CV) à 6400 tr/min - Couple maximum DIN 411,9 N·m (42 kgm) à 4200 tr/min - Transmission automatique: vitesse maximum 235 km/h (sur demande rapport pont 12/39 avec une vitesse maximum de 240 km/h); accélération avec départ arrêté de 0 à 400 m en 15,6 s, de 0 à 1000 m en 28,2 s - Transmission mécanique: vitesse maximum 245 km/h; accélération avec départ arrêté de 0 à 400 m en 14,8 s, de 0 à 1000 m en 26,7 s - Bloc moteur en alliage léger avec chemises en fonte - Vilebrequin sur 7 supports et bielles parallèles sur coussinets du type à gousse mince - Soupapes en tête disposées en V actionnées par 4 arbres à cames, au moyen de couvettes et patins - Arbres à cames actionnées par chaîne silencieuse avec tendeur - Lubrification par pompe à engrenages, carter moteur humide et radiateur d'huile - Allumage électronique, allumeur à impulsions magnétique Marelli avec avance automatique - Equipement électrique à 12 V avec alternateur et régulateur à transistors - Alimentation injection mécanique Bosch K-Jetronic - Refroidissement par pompe, radiateur à eau, réservoir d'expansion et 3 ventilateurs électriques automatiques.



Chassis

Tubular frame - Front track 57.9 in - Rear track 59.0 in - Length 189.4 in - Width 70.8 in - Height 51.7 in - Wheelbase 106.3 in - Turning circle 43.3 ft - Curb weight 4008 lbs (GTi 3999 lbs) - 3-speed GM automatic gearbox, operated by a central floor lever; on request 5-speed synchromesh mechanic gearbox - Front and rear suspension with independent wheels and transverse members; rear shock-absorbers with self-levelling system and hydraulic pump - Limited-slip differential - Left-h drive hydraulic power, steering on roller bearings; right-h on request - Ventilated disc brakes on the 4 wheels, operated by a hydraulic pump and coaxial pistons, two separate circuits, pneumatic brake booster and vacuum pump; hand-brake on the rear wheels - Total capacity of the two light alloy fuel tanks 26.4 imp gal - Cast light alloy wheels 180 TR 415 - Radial tubeless tyres Michelin 240/55 VR 415 TRX - Leather upholstery, air conditioning, radio, electrically operated power windows, centralised door locking, external rearview mirrors electrically adjusted from inside the passenger compartment - Optional extra rear air conditioning.

Engine

Front - Number and arrangement of cylinders: 12 "V" 60° - Bore and stroke 3.189x3.071 in - Piston displacement: 294.32 cu in - Compression ratio: 8.8:1 - Maximum rpm 6500 - Maximum power DIN 231.7 kW (315 HP) at 6400 rpm - Maximum torque DIN 411.9 N·m (303.8 lbs·ft) at 4200 rpm - Automatic transmission: maximum speed 146.0 mph (optional 12/39 axle ratio with a maximum speed of 149.1 mph); acceleration standing quarter mile 15.6 s, standing kilometer 28.2 s - Mechanical transmission: maximum speed 152.2 mph; acceleration standing quarter mile 14.8 s, standing kilometer 26.7 s - Light alloy block with liners in cast iron - 7 bearings fully machined crankshaft with connecting rods coupled in pairs running on thin wall bearing - Inclined overhead valves with 4 overhead camshafts and thimble type tappets - Camshafts driven by silent chain with turnbuckle type adjustment - Gear oil pump lubrication, with wet sump and oil radiator - Electronic ignition, Marelli magnetic impulses distributor with automatic advance - 12 V electrical equipment with alternator and transistorised regulator - Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection - Water cooling with pump, radiator, expansions tank and automatic electric fans.

Fahrgestell

Mitragende Bauweise - Spurweite vorne 1470 mm - Spurweite hinten 1500 mm - Länge 4810 mm - Breite 1798 mm - Höhe 1314 mm - Radstand 2700 mm - Wendekreisdurchmesser 13.2 m - Leergewicht 1818 kg (GTi 1814 kg) - Automatisches Getriebe, betätigt durch Mittelschalthebel - Auf Wunsch vollsynchronisiertes, mechanisches 5-Gang-Wechselgetriebe - Einzelaufhängung an Querenkern - Selbsttätiger Niveaueausgleich durch hydraulische Pumpe hinten - Differentialsperre (40%) - Linkslenker mit hydraulisch unterstützter Lenkung - Rechtslenker auf Wunsch - Innenbelüftete Bremscheiben an allen 4 Rädern - Saugluftunterstützte, hydraulische Bremse, Tandemhaupteinbremszylinder mit zusätzlicher Vakuumpumpe zur Bremskraftverstärkung - Handbremse auf die Hinterräder wirkend - Kraftstoffinhalt 120 Liter, in 2 Leichtmetalltanks - Leichtmetallfelgen 180 TR 415 - Michelin 240/55 VR 415 TRX Tubeless-Radialbereifung - Lederpolsterung, Klimaanlage, Radio, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung der Türen, elektrisch von innen verstellbare Außenspiegel - Auf Wunsch zusätzliches Klimasystem hinten.

Motor

Frontmotor - Zahl und Anordnung der Zylinder 12 "V" 60° - Bohrung und Hub 81x78 mm - Hubraum 4823 cm³ - Verdichtungsverhältnis 8,8:1 - Höchstdrehzahl 6500 U/min - Maximalleistung DIN 231,7 kW (315 PS) bei 6400 U/min - Max. Drehmoment DIN 411,9 N·m (42 kgm) bei 4200 U/min - Automatisches Getriebe: Höchstgeschwindigkeit 235 km/h (auf Wunsch: Hinterachsübersetzung 12/39 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h); Beschleunigung 400 Meter aus dem Stand 15,6 s, 1000 Meter aus dem Stand 28,2 s - Wechselgetriebe: Höchstgeschwindigkeit 245 km/h; Beschleunigung 400 Meter aus dem Stand 14,8 s, 1000 Meter aus dem Stand 26,7 s - Motorgehäuse aus Leichtmetall mit eingezogenen Laufbüchsen aus Gusseisen - Pleuellager 7-fach in Dreistoff-Lagern gelagert - Paarweise angelenkte Pleuellstangen - Schräghängende Ventile mit Stoßelbechern - 4 obenliegenden Nockenwellen, angetrieben durch geräuscharme Kette, einstellbare Spannvorrichtung - Zahnradölpumpe mit Ölsumpf und Ölkühler - Transistor-Zündanlage, kontaktloser Marelli-Zündverteiler mit automatischer Verstellung - Elektrische Anlage 12 V - Drehstromlichtmaschine - Transistorregler - Mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch-K-Jetronic - Wasserkühlung mit Wasserpumpe und Kühler, Ausgleichsbehälter und automatische, elektrische Lüfter.



Autotelaio

Tubolare - Carreggiata anteriore 1508 mm - Carreggiata posteriore 1572 mm - Lunghezza 4400 mm - Larghezza 1830 mm - Altezza 1120 mm - Passo 2500 mm - Diametro di sterzata 12,2 m - Peso a vuoto 1499 kg - Cambio posteriore a 5 velocità sincronizzate, comandate con leva centrale - Sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti a quadrilateri trasversali; sospensione posteriore con 4 ammortizzatori - Differenziale autobloccante a lamelle, incorporato nel cambio - Guida a cremagliera - Freni a disco ventilato sulle 4 ruote, comandati da pompa idraulica con stantuffi coassiali; doppio circuito freni anteriore e posteriore con servofreno pneumatico e depressore; freno a mano meccanico sulle ruote posteriori - Serbatoio carburante sdoppiato in lega leggera 120 litri - Ruote fuse in lega leggera: posteriori 210 TR 415; anteriori 180 TR 415 - Pneumatici radiali tubeless Michelin 240/55 VR 415 TRX - Ruota di scorta speciale a sezione ridotta - Tergicristallo speciale a pantografo - Aria condizionata, radio, alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata delle portiere, specchietti retrovisori esterni regolabili elettricamente dall'interno.

Motore

Posteriore, centrale - Numero e disposizione dei cilindri: 12 a 180° - Alesaggio e corsa 82x78 mm - Cilindrata 4942 cm³ - Rapporto di compressione 9,2:1 - Giri massimi 6600 - Potenza massima DIN 250,1 kW (340 CV) a 6000 giri/min - Coppia massima DIN 451,1 N·m (46 kgm) a 4200 giri/min - Velocità massima 280 km/h - Accelerazioni con partenza da fermo: da 0 a 400 m in 14,2 s; da 0 a 1000 m in 25,1 s - Basamento in lega leggera con canne riportate in alluminio - Albero motore su 7 supporti a bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile - Valvole in testa disposte a V comandate da 4 alberi a camme a mezzo bicchierini e pastiglie - Alberi distribuzione azionati da cinghie dentate con tenditore - Lubrificazione con pompa a ingranaggi, coppa a secco e serbatoio olio - Accensione elettronica, spinterogeno ad impulsori Marelli con anticipo automatico - Impianto elettrico 12 V con alternatore e regolatore a transistor - Alimentazione ad iniezione meccanica Bosch K-Jetronic - Frizione doppio disco a secco con mozzo elastico a comando idraulico - Raffreddamento a circuito acqua, con radiatore, serbatoio ad espansione e ventilatori elettrici automatici.

Châssis

En tubes d'acier - Voie AV 1508 mm - Voie AR 1572 mm - Longueur 4400 mm - Largeur 1830 mm - Hauteur 1120 mm - Empattement 2500 mm - Diamètre de braquage 12,2 m - Poids à vide 1499 kg - Boîte AR, à 5 vitesses, synchronisées, commandées par levier central - Suspensions AV et AR à roues indépendantes, avec triangles surposes; suspension AR avec 4 amortisseurs - Différentiel autobloquant à lamelles, incorporé dans la boîte de vitesses - Direction à crémaillère - Freins à disques ventilés sur les 4 roues, actionnés par pompe hydraulique avec plongeurs co-axiaux; deux circuits séparés, servofrein à dépression et pompe à vide; frein à main sur les roues AR - Deux réservoirs d'essence, en alliage léger: 120 litres - Roues en alliage léger coulé: AR 210 TR 415; AV 180 TR 415 - Pneus radiales tubeless Michelin 240/55 VR 415 TRX - Roue de secours spéciale à section réduite - Essuie-glace spécial à pantographe - Air conditionné, radio, lève-glaces électriques, fermeture centralisée des portes, rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur.

Moteur

Arrière, central - Nombre des cylindres disposés à 180°: 12 - Alésage et course 82x78 mm - Cylindrée 4942 cm³ - Taux de compression 9,2:1 - Tr/min maximum 6600 - Puissance maximum DIN 250,1 kW (340 CV) à 6000 tr/min - Couple maximum DIN 451,1 N·m (46 kgm) à 4200 tr/min - Vitesse maximum 280 km/h - Accélération avec départ arrêté: de 0 à 400 m en 14,2 s; de 0 à 1000 m en 25,1 s - Bloc moteur en alliage léger avec chemises en aluminium - Vilebrequin sur 7 paliers et bielles parallèles sur coussinets du type à gousse mince - Soupapes en tête disposées en V actionnées par 4 arbres à cammes, au moyen de couvettes et patins - Arbres à cammes actionnés par des courroies crantées avec tendeur - Lubrification par pompe à engrenages, carter moteur à sec et réservoir d'huile - Allumage électronique, allumeur à impulsions magnétiques Marelli avec avance automatique - Équipement électrique à 12 V avec alternateur et régulateur à transistors - Alimentation injection mécanique Bosch K-Jetronic - Embrayage à disque double à sec et moyeu élastique avec commande hydraulique - Refroidissement par eau, avec radiateur, réservoir d'expansion et ventilateurs électriques automatiques.



Chassis

Tubular frame - Front track 59.4 in - Rear track 61.9 in - Length 173.2 in - Width 72.0 in - Height 44.1 in - Wheelbase 98.4 in - Turning circle 40.0 ft - Curb weight 3305 lbs - Rear mounted gearbox, with all synchromesh gears, operated by central remote control gear lever - Front and rear suspension independent; rear suspension with 4 shock absorbers - Limited-slip differential, incorporated in final drive unit - Rack and pinion steering - Ventilated disc brakes on the 4 wheels, operated by a hydraulic pump and coaxial plungers; two separate circuits, pneumatic brake booster and vacuum pump; hand-brake on the rear wheels - Total capacity of the two light alloy fuel tanks 26.4 imp gal - Cast light alloy wheels: rear 210 TR 415; front 180 TR 415 - Radial tubeless tyres Michelin 240/55 VR 415 TRX - Special spare wheel with reduced section - Special pantograph windscreen wiper - Air conditioning, radio, electrically operated power windows, centralised door locking, external rearview mirrors electrically adjusted from inside the passenger compartment.

Engine

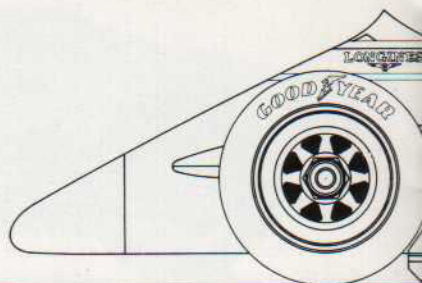
Central, rear engine - Number and arrangement of cylinders: 12 horizontal opposed - Bore and stroke 3.228x3.071 in - Piston displacement 301.58 cu in - Compression ratio 9.2:1 - Maximum rpm 6600 - Maximum power DIN 250.1 kW (340 HP) at 6000 rpm - Maximum torque DIN 451.1 N·m (332.7 lbs·ft) at 4200 rpm - Maximum speed 174 mph - Acceleration: standing quarter mile 14.2 s; standing kilometer 25.1 s - Light alloy block with liners in aluminium - 7 bearings fully machined crankshaft with connecting rods coupled in pairs running on thin wall bearings - Inclined overhead valves with 4 overhead camshafts and thimble type tappets - Camshafts driven by toothed belts with tensioner - Gear oil pump lubrication, with dry sump and oil tank - Electronic ignition, Marelli magnetic impulses distributor with automatic advance - 12 V electrical equipment with alternator and transistorised regulator - Bosch K-Jetronic mechanical fuel injection - Double plate dry clutch with cushioned centre plate hydraulic control - Water cooling, with radiator, expansion tank and automatic electric fans.

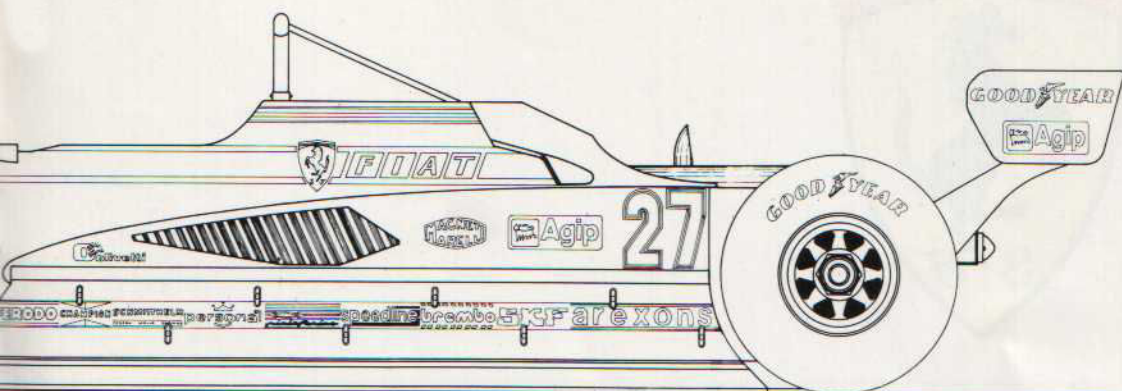
Fahrgestell

Gitterrohrrahmen - Spurweite vorne 1508 mm - Spurweite hinten 1572 mm - Länge 4400 mm - Breite 1830 mm - Höhe 1120 mm - Radstand 2500 mm - Wendekreisdurchmesser 12,2 m - Leergewicht 1499 kg - Vollsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe mit Mittelschalthebel - Unabhängige Einzerradaufhängungen an Querlenkern - Hinterradaufhängungen mit 4 Stoßdämpfern - Sperrdifferential mit dem Getriebe verblockt - Zahnstangenlenkung - Hydraulisches Bremssystem mit innenbelüfteten Bremscheiben an allen 4 Rädern, Zweikreisbremssystem hinten und vorne mit Drucklufthilfsbremse - Mechanisch wirkende Handbremse an den hinteren Rädern - 2 Leichtmetalltanks mit 120 Liter Fassungsvermögen - Leichtmetallfelgen: 210 TR 415 hinten und 180 TR 415 vorne - Michelin 240/55 VR 415 TRX Tubeless-Radialbereifung - 3/4 "Bx19" Behelfsreserverad mit Michelin 105 R 19 X Tubeless-Bereifung - Pantograph-Spezielscheibenwischer - Klimaanlage, Radio, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung der Türen, elektrisch von innen verstellbare Außenspiegel.

Motor

Mittelmotor - 12 Zylinder 180° - Bohrung und Hub 82x78 mm - Hubraum 4942 cm³ - Verdichtungsverhältnis 9,2:1 - Höchstdrehzahl 6600 U/min - Höchstleistung DIN 250,1 kW (340 PS) bei 6000 U/min - Max. Drehmoment DIN 451,1 N·m (46 kgm) bei 4200 U/min - Höchstgeschwindigkeit 280 km/h - Beschleunigung: 400 Meter aus dem Stand 14,2 s; 1000 Meter aus dem Stand 25,1 s - Motorgehäuse aus Leichtmetall mit eingezogenen Laufbüchsen aus Aluminium - Kurbelwelle 7-fach gelagert, Pleuel mit Feingleitlagern - Ventilanordnung V-förmig im Zylinderkopf, gesteuert durch 4 obenliegende Nockenwellen und Tassenstößel mit Justierplättchen - Nockenwellen angetrieben durch Zahnriemen mit Spannvorrichtung - Trockensumpfschmierung mit Zahnradölpumpe und Öltank - Elektronische Zündung Marelli mit elektronischer Vorzündung - 12 V Elektroanlage mit Drehstromlichtmaschine und transistorgesteuertem Regler - Mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch-K-Jetronic - Zweischiebentrockenkupplung mit Dämpfung, hydraulisch betätigt - Wassergekühlter Motor mit Druckausgleichsbehältern und automatischen, elektrisch zugeschalteten Ventilatoren.





Campione del mondo Formula 1

1952 — 1953 — 1956 — 1958
— 1961 — 1964 — 1975 —
1977 — 1979

Campione del mondo Costruttori F1

1982





Campione del mondo Marche

1952 — 1953 — 1954 — 1956
— 1957 — 1958 — 1960 —
1961 — 1962 — 1963 — 1964
— 1965 — 1967 — 1972

La pista di Fiorano

La piste de Fiorano

The Fiorano track

Die Piste von Fiorano

La pista di Fiorano, promossa da Enzo Ferrari nelle immediate vicinanze dello stabilimento di Maranello, è un impianto di sperimentazione e prova per le vetture gran turismo e competizione. Le difficoltà del tracciato sono state appositamente studiate per verificare il comportamento delle vetture nelle diverse situazioni di marcia. L'impianto è dotato di complesse attrezzature elettroniche capaci di fornire al calcolatore centrale, istante per istante, tutti i dati richiesti; è inoltre installato un circuito televisivo interno, con postazioni fisse e mobili, in grado di riprendere le vetture durante tutto il percorso.

Dati tecnici

Pista di tipo stradale - Lunghezza 3 km, larghezza minima 8,4 m
Indice di tortuosità: 1,24
14 curve con raggi da 13,71 m a 370 m
Velocità media di percorrenza: 155 km/h
Velocità di punta: oltre 280 km/h
Presenza, all'interno del tracciato, di un impianto di "steering pad".

La piste de Fiorano, créée sur initiative de Enzo Ferrari dans le voisinage immédiat de l'usine de Maranello, est une installation destinée aux expérimentations et aux essais des voitures de grand tourisme et de compétition.

Les difficultés du tracé ont été expressément étudiées pour vérifier le comportement des voitures dans les situations de marche les plus diverses. L'installation est dotée d'équipements électroniques très complexes pouvant fournir à l'ordinateur central, seconde par seconde, toutes les données demandées. Elle comprend également un circuit interne de télévision, avec stations fixes et mobiles, en mesure de filmer les voitures sur tout le parcours.

Données techniques

Piste de type routier: longueur 3 km, largeur mini 8,4 m
Indice de tortuosité: 1,24
14 virages à rayons de 13,71 m à 370 m
Vitesse moyenne de parcours: 155 km/h
Vitesse de pointe: plus de 280 km/h
Le tracé comprend également une installation "steering pad".

L'allestimento dei modelli Ferrari e i relativi opzionali possono variare per specificare esigenze di mercato o legali.

I dati contenuti in questo catalogo sono forniti a titolo indicativo.

Per ragioni di natura tecnica o commerciale, la Ferrari potrà apportare in qualunque momento modifiche ai modelli descritti in questo catalogo.

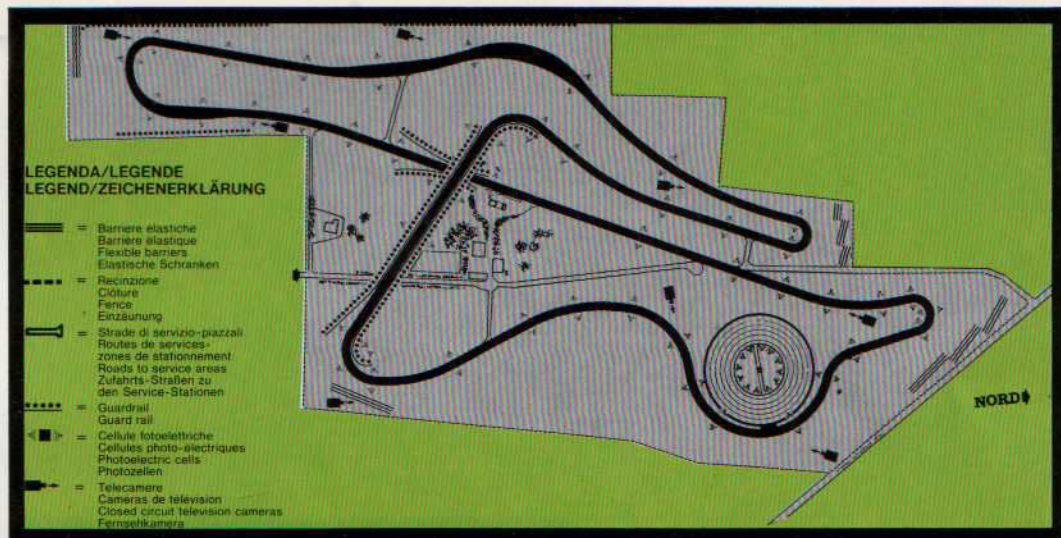
Per ulteriori informazioni, rivolgersi al più vicino concessionario o alla Ferrari.

Les spécifications et les options Ferrari peuvent changer selon de précises exigences légales et commerciales.

Les données ci-incluses sont à titre d'information.

Ferrari peut apporter des changements aux modèles dans ce catalogue selon des raisons de nature technique ou commerciale.

Pour toute information, veuillez Vous adresser à l'importateur ou au concessionnaire tout près.



Created on Ferrari's initiative close to the Maranello plant, the Fiorano track is a testing ground for GT and racing cars.

This track was expressly designed to check the behaviour of cars under different operating situations and it is fitted with complex electronic equipment capable of supplying the central computer in real times with all necessary data. Closed circuit television with fixed and mobile camera locations monitor cars all round the track.

Technical data

Road type track - length 1.86 mi, minimum width 27.6 ft

Tortuosity index: 1.24

14 curves with radii from 15 yds to 404.6 yds

Average speed available on the track: 96.3 mph

Top speed: over 174 mph

A steering pad is located in the track area

In der unmittelbaren Nähe des Werkes von Maranello entstand, auf Initiative von Enzo Ferrari, die Piste von Fiorano, die als Versuchs- und Prüfplatz für Langstrecken-Reiselimousinen und Rennautos dient.

Die Schwierigkeiten der Strecke wurden eigens so ausgelegt, um das Verhalten der Wagen in den verschiedenen Fahrsituationen zu testen. Die Anlage ist mit umfangreichen elektronischen Vorrichtungen ausgestattet, die dem zentralen Computer fortwährend sämtliche angeforderte Daten geben können. Ausserdem wurde ein interner Fernsehkreis installiert, der fixe und bewegliche Einstellungen hat und somit die Wagen während des Rennens aufnehmen kann.

Technische Daten

Piste (Strassentyp) - Länge 3 km, Mindestbreite 8,4 m

Kurven - Index - 1,24

14 Kurven mit einem Radius von 13,71 m bis 370 m

Durchschnitts-Kilometerleistung: 155 km/h

Spitzengeschwindigkeit: mehr als 280 km/h

Im innern der Strecke ist ein sogenanntes "steering pad" montiert.

Ferrari specifications and optionals may vary due to specific legal and commercial requirements. The data in this catalogue are indicative. The specifications of the car are subject to change, any time, due to technical/commercial reasons by Ferrari. For any information apply to the nearest Ferrari dealer or the importer.

Auf Grund gesetzlicher Erfordernissen oder der Marktlage können bei Ferrari Modelle in der Verarbeitung oder Zubehören Änderungen erfolgen.

Die im Katalog angegebenen Daten sind als indikativ hinweisend zu betrachten.

Aus technischen oder kommerziellen Gründen, kann Ferrari jederzeit Änderungen vornehmen bei Modellen die in diesem Katalog beschrieben sind.

Für genauere Hinweise wenden Sie sich bitte an den Importeur oder an den nächsten Händler.

